

Direction de la Jeunesse, de l'Éducation populaire et de la Vie associative
Sous-direction des politiques de jeunesse
Bureau des actions territoriales et interministérielles
Mission d'animation du fonds d'expérimentation pour la jeunesse

NOTE THÉMATIQUE

Description de l'expérimentation

« 10 000 PERMIS POUR RÉUSSIR »

(Février 2012)

QU'EST-CE QUE LE FEJ ?

Le Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ), créé en 2009, est un laboratoire de politiques publiques finançant des actions innovantes en faveur des jeunes, mises en œuvre à une échelle limitée et évaluées rigoureusement. Dès son lancement, chaque expérimentation associe une structure porteuse d'un projet à un évaluateur indépendant. L'objectif est ainsi de connaître les effets des projets et d'orienter les politiques publiques vers les dispositifs les plus efficaces.

Les expérimentations sont sélectionnées dans le cadre d'appels à projets, avec l'objectif de répondre aux besoins prioritaires des jeunes. À ce jour, 14 appels à projets concernant 16 thématiques ont été publiés. 29 expérimentations d'envergure nationale sont par ailleurs soutenues et suivies[1]. Au total, plus de 500 expérimentations, d'une durée moyenne d'environ deux ans, ont été initiées.

Le FEJ a été créé par l'article 25 de la loi du 1er décembre 2008, modifié par l'article 21 de la loi de finances rectificatives du 29 décembre 2010. Le décret n°2011-1603 du 21 novembre 2011 définit son mode de fonctionnement et précise que sa vocation est de *« financer des programmes expérimentaux visant à favoriser la réussite scolaire des élèves, à contribuer à l'égalité des chances et à améliorer l'insertion sociale et professionnelle durable des jeunes de moins de vingt-cinq ans »*.

1. Le FEJ a également repris les expérimentations concernant les jeunes lancées en 2008 par la délégation interministérielle à l'Innovation, à l'Expérimentation sociale et à l'Économie sociale (DIIESES).

1. LES ENJEUX POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

La mobilité est un enjeu majeur pour l'insertion professionnelle des jeunes. D'après une étude récente, seul un jeune sur trois pris en charge par une mission locale par le biais d'un contrat d'insertion dans la vie sociale (CIVIS) est titulaire du permis de conduire[2] et « *26 % des jeunes ayant le permis B sortent du CIVIS vers l'emploi durable en moins de 18 mois, contre seulement 17 % de ceux qui ne l'ont pas* »[3]. En effet, « *les personnes en insertion ont besoin d'être plus mobiles que les autres. Les postes de bas niveau de qualification ont en effet de fortes contraintes en termes de mobilité : horaires atypiques, horaires découpés ; zones de travail loin des centres-villes, mal desservies par les transports en commun ; parfois avec transport du matériel et des déplacements entre les sites* »[4]. Le permis de conduire met les demandeurs d'emploi face à un paradoxe : vecteur fort d'insertion professionnelle, il est nécessaire pour accéder à l'emploi. Or l'absence d'emploi fait obstacle, précisément, au financement de l'apprentissage de la conduite.

Estimé en moyenne à 1 500 euros, le coût moyen du permis de conduire est un enjeu financier majeur pour les jeunes issus des familles les plus modestes. Cependant, l'attribution d'une aide monétaire ne résout pas toutes les difficultés. Par exemple, le Conseil général de Loire-Atlantique qui finance une formation rémunérée comprenant, notamment, le passage du permis de conduire constate le nombre important d'abandon des jeunes et juge nécessaire de comprendre quels sont les freins à l'apprentissage de la mobilité pour y remédier par un accompagnement approprié[5].

L'enjeu des projets lancées dans un cadre national est donc à la fois, comme le préconisait le Livre vert de la Commission sur la politique de la jeunesse de juillet 2009, de « *permettre la prise en charge d'une partie du coût du permis de conduire* »[6] et de comprendre quels dispositifs d'accompagnement évitent les abandons et procurent les meilleurs résultats pour les jeunes bénéficiaires.

Un appel à projets « 10 000 permis pour réussir » (APPC) a été lancé en mai 2009. 58 projets ont été sélectionnés. 26 sont portés par des associations, 24 par des missions locales, 6 par des collectivités territoriales, 1 par une structure publique et 1 par une structure privée.

Cette expérimentation fait l'objet d'une évaluation nationale, dont les équipes responsables ont été sélectionnées par appel d'offres.

La note décrit succinctement les dispositifs expérimentés, en présentant des zooms sur des projets mis en œuvre. Elle expose les méthodes d'évaluation appliquées et les principaux enjeux de ces évaluations, sans entrer dans le détail ni aborder les résultats. Ceux-ci feront l'objet de présentations ultérieures, dans le cadre de la démarche de capitalisation des enseignements issus des expérimentations.

2. Lionel Bonnevialle, « Le contrat d'insertion dans la vie sociale (CIVIS) : moins d'emploi à la sortie du Civis en 2009 et 2010 », *Dares Analyses*, janvier 2012, n°08.

3. *Ibidem.*

4. Mélanie Gachelin, « Les jeunes et la mobilité », *Empan*, 2007/3 n° 67, pp. 60-64.

5. *Ibidem.*

6. Commission sur la politique de la jeunesse, *Reconnaître la valeur de la jeunesse, livre vert*, juillet 2009.

Enfin, elle fournit la liste des projets, en précisant l'identité des porteurs et des évaluateurs et la date de remise de leur rapport final d'évaluation. Pour chaque projet, un lien permet d'accéder aux documents disponibles sur le site du FEJ.

2. LE DISPOSITIF EXPÉRIMENTÉ

Les projets proposent la prise en charge des coûts du permis de conduire B (dans la limite de 1 000 euros par jeune) et la mise en place de formes innovantes d'accompagnement, à des jeunes en difficulté d'insertion et d'origine modeste. Les tarifs pratiqués par les auto-écoles pour les jeunes aidés doivent être identiques à ceux pratiqués pour les autres jeunes.

Les dispositifs mis en place doivent :

- s'appuyer sur des dispositifs et mesures actifs et préexistants ;
- développer et renforcer le maillage partenarial et s'assurer de la coordination entre les différents acteurs concernés (entreprises, associations, missions locales, centres de formations d'apprentis, structures d'insertion par l'activité économique, collectivités locales, établissements scolaires de l'enseignement secondaire, etc.) ;
- prévoir un mécanisme de ciblage de cette aide vers les jeunes issus des familles les plus modestes ;
- intégrer un volet important de sensibilisation à la sécurité routière.

De manière complémentaire à ces caractéristiques communes, les projets peuvent adopter des optiques différentes, selon leurs objectifs prioritaires (insertion sociale ou insertion professionnelle), leur mode de sélection et de mobilisation des jeunes (critères d'éligibilité, prise en compte des publics spécifiques par exemple avec des difficultés cognitives, accessibilité d'une auto école), leur adaptation aux spécificités territoriales (moyens logistiques, sources de financements, réalité institutionnelle locale), leurs modèles pédagogiques (coût, temps passé, difficulté) et leurs partenariats (rythme des rencontres, contenu des comités de pilotage, mode de collaboration entre les prestataires, les prescripteurs et les financeurs).

Une attention particulière est accordée aux jeunes en apprentissage, issus du réseau des missions locales, des chantiers d'insertion ou bénéficiant de contrats aidés.

Certains projets s'adressent à des publics plus spécifiques. Un dispositif travaille à l'apprentissage du code pour des publics en situation d'illettrisme. Un autre s'adresse à des jeunes handicapés.

Des projets travaillent sur la mobilité des jeunes, à la fois pour les aider à se déplacer et pour lutter contre le repli sur le lieu dans lequel ils vivent. Par exemple, un dispositif propose un accompagnement intensif et un système de taxi collectif pour remédier, dans un secteur rural, aux problèmes de déplacement des jeunes vers l'auto-école. Des projets insistent sur la prévention des conduites à risque et des addictions, tandis que d'autres sont centrés sur la dimension d'insertion professionnelle. Ainsi, un dispositif met en œuvre des ateliers qui placent les jeunes dans des situations réelles de vie professionnelle (visiter une entreprise, se rendre à un entretien). Certains porteurs de projets mobilisent l'outil du microcrédit social pour aider les jeunes à compléter le financement proposé. D'autres lient l'insertion dans le dispositif à un engagement associatif bénévole.

LE PROJET « BÉNÉVOLE, CITOYEN, PASSEPORT POUR L'EMPLOI, C'EST PERMIS ! », PORTÉ PAR L'ASSOCIATION RÉGIONALE DES MISSIONS LOCALES DU NORD-PAS-DE-CALAIS ET LE CENTRE RÉGIONAL DE RESSOURCES PÉDAGOGIQUES (APPC 78).

Le projet concerne les 27 missions locales de la région Nord-Pas-de-Calais. Il est piloté par des représentants de missions locales, de l'Association régionale des missions locales, du Centre régional de ressources pédagogiques, et de Pôle Emploi. Le dispositif est présenté aux jeunes par les conseillers des missions locales. Pour allouer l'aide financière, celles-ci veillent à la motivation des jeunes et à leur projet, à leur engagement bénévole et citoyen, et à l'obtention du code de la route. Les missions locales peuvent mettre en place un accompagnement pour les jeunes rencontrant des difficultés d'obtention du code.

Ce projet prévoit l'obligation, pour les jeunes bénéficiaires, de s'inscrire dans une démarche bénévole avec une association. Les conseillers des missions locales accompagnent les jeunes dans cette démarche en s'appuyant si besoin sur les collectivités locales aptes à les informer sur les différentes structures associatives de leurs communes. Les jeunes bénéficiaires ayant signé un contrat en alternance ou ayant intégré une action de formation peuvent éventuellement être dispensés de cet engagement bénévole. Les bénéficiaires du dispositif doivent également participer à un module de prévention et de sécurité routière ainsi qu'à des ateliers d'aide à l'obtention du code pour les publics en difficulté, démontrer leur volonté de s'inscrire dans une démarche active de recherche d'emploi, et se montrer assidu et sérieux dans les leçons de conduite. Un bilan régulier est réalisé entre le jeune, l'auto-école, et le conseiller en insertion professionnelle, ainsi que lors de la séquence de bénévolat dans une association.

L'évaluation se propose de répondre notamment aux questions suivantes : Quel est, en moyenne, l'impact de l'aide financière et de l'accompagnement fourni sur la probabilité d'obtention du permis de conduire d'une part, et sur la trajectoire d'insertion professionnelle des bénéficiaires, d'autre part ? Plus spécifiquement, quelles caractéristiques des dispositifs et pratiques expérimentés permettent d'expliquer ces résultats ?

3. L'ÉVALUATION DU DISPOSITIF

L'évaluation nationale du dispositif comprend deux volets. Le volet quantitatif (étude d'impact) est porté par la fédération de recherche du CNRS « Travail, Emploi et Politiques Publiques » (TEPP), dont l'équipe est composée de chercheurs spécialisés dans les politiques d'emploi et l'évaluation des politiques publiques. Le recueil des données est réalisé par l'institut de sondages TNS-SOFRES. Le volet qualitatif de l'évaluation est assuré par le cabinet ASDO Études.

LES ÉVALUATIONS DANS LE CADRE DU FEJ

Deux grands types de méthodes d'évaluation sont mobilisés :

- **des méthodes quantitatives qui s'appliquent sur des échantillons représentatifs (de quelques centaines à quelques milliers d'individus, voire davantage). Parmi les méthodes quantitatives, se trouvent les méthodes d'expérimentation contrôlée qui reposent sur l'observation d'un groupe test et d'un groupe témoin ne bénéficiant pas du dispositif, ces groupes étant construits en y affectant les personnes par tirage au sort ;**

- **des méthodes qualitatives, qui reposent sur des investigations approfondies sur des petits échantillons raisonnés de l'ordre de quelques dizaines d'individus.**

Certains projets emploient exclusivement une méthode ou l'autre, d'autres mettent en œuvre une évaluation qui mêle plusieurs approches. Leurs enseignements peuvent être complémentaires : certains portent sur les effets des dispositifs, d'autres sur les conditions de leur mise en œuvre et de leur éventuelle extension.

Dans certains cas, l'évaluation permet de trancher, en positif ou en négatif, les questions des effets de l'expérimentation sur les bénéficiaires en répondant à des questions telles que : *la mise en place de tel dispositif innovant a-t-elle eu des effets significatifs sur la situation des bénéficiaires ?*

Dans d'autres cas (aléas du déroulement du projet, effets incertains compte-tenu de la marge d'erreur de l'enquête, recul insuffisant pour apprécier les effets à long terme), l'évaluation fournit des éléments de réflexion sur les intérêts et les limites du projet et des pistes sur la méthode à suivre pour parvenir à des résultats plus probants.

En savoir plus

Le volet quantitatif de l'évaluation vise à mesurer l'impact du dispositif sur les trajectoires sociales et professionnelles des jeunes bénéficiaires.

L'évaluation d'un dispositif de ce type est difficile à réaliser, car les jeunes sélectionnés pour bénéficier de telles aides sont souvent parmi les plus en difficulté : comparer leurs résultats aux épreuves du permis de conduire, ou leur trajectoire professionnelle, avec un autre groupe de jeunes ne refléterait pas seulement l'impact du dispositif, mais également les conséquences de ces difficultés initiales. L'évaluation de l'impact des actions mises en place dans le cadre de cette expérimentation nécessite ainsi de constituer deux groupes de jeunes exactement comparables, dont la seule différence est le fait que les uns bénéficient du dispositif, les autres continuant simplement à bénéficier des différentes aides existantes.

Pour cette raison, l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » comprend une sélection par tirage au sort des bénéficiaires parmi un ensemble de jeunes volontaires. Elle permet d'éviter tout biais dans la composition de ces deux groupes, non seulement sur les variables observables (âge, niveau de diplôme, catégorie socioprofessionnelle des parents, etc.), mais aussi sur celles qui ne sont pas observables statistiquement.

L'évaluation consistera ensuite à comparer la trajectoire des jeunes composant le « groupe test », c'est-à-dire un ensemble de jeunes qui vont bénéficier de l'action (subvention et accompagnement spécifique le cas échéant) avec le « groupe témoin », composé de jeunes qui ne vont pas en bénéficier, les différences constatées entre les deux groupes s'interprétant comme l'impact du dispositif. Cette évaluation ne vise pas à examiner les résultats de tel ou tel porteur de projet en termes de réussite au permis, mais mesure l'effet moyen des projets sur l'ensemble des bénéficiaires[7].

Les jeunes du « groupe témoin » ont néanmoins accès aux dispositifs d'aide auxquels ils ont droit dans les territoires. Ce « droit commun » varie considérablement d'un département à l'autre (existence ou non d'une aide dans le cadre du Fonds d'aide aux jeunes, d'une bourse régionale, communale ou intercommunale, etc.) et d'un jeune à l'autre (en fonction du quotient familial, de l'existence ou pas d'un contrat d'insertion dans la vie sociale).

Concrètement, pour savoir quels jeunes pourront bénéficier du dispositif, les structures remplissent en ligne un dossier unique d'inscription pour chaque jeune candidat au programme. Ce sont donc les expérimentateurs qui définissent la liste des jeunes éligibles au dispositif. Puis, dans un délai de moins d'une semaine, l'évaluateur donne aux structures le résultat du tirage au sort : trois jeunes sur quatre ont accès au dispositif et un jeune sur quatre n'a pas accès au programme (il appartient alors au « groupe témoin »). Le protocole prévoit ensuite de réaliser deux enquêtes téléphoniques auprès d'un échantillon des jeunes, à 12 mois puis à 18 mois. Tous les jeunes candidats sont informés, au moment de la saisie de leur dossier d'inscription, du fait qu'ils ne sont pas certains de bénéficier du dispositif. Qu'ils soient dans le « groupe test » ou le « groupe témoin » après tirage au sort, il leur a été demandé d'accepter explicitement de répondre aux enquêtes téléphoniques prévues par le protocole.

Les enquêtes portent sur la formation (dernière classe, dernier diplôme obtenu), l'expérience professionnelle (nombre et type d'expériences professionnelles), la situation sociale (type de logement, situation professionnelle, ressources perçues), le projet professionnel (métier visé et parcours envisagé, difficultés rencontrées et démarches engagées), la situation administrative (carte d'identité en cours de validité, recensement, Journée Défense et Citoyenneté effectuée, inscription ou non à la mission locale etc.), et la situation relative aux moyens de locomotion (transports en commun, vélo, partie théorique du permis acquise ou autre permis, expérience ou non de la conduite). L'évaluation mesure l'impact du dispositif sur leur aptitude à la mobilité (obtention du code et du permis), leur autonomie (logement indépendant), leur mobilité résidentielle (déménagement), leur situation professionnelle (emploi, contrat de travail et salaire) et leur intégration sociale (situation conjugale).

Le volet qualitatif de l'évaluation est assuré par le cabinet ASDO Études. Il vise tout d'abord à définir les différents modèles qui émergent dans le cadre de l'expérimentation (types de publics visés, objectifs recherchés, modalités de mise en œuvre), et à établir une typologie des bénéficiaires et des effets du dispositif sur leurs parcours (motivation, vécu de l'aide et de l'accompagnement, effets sur le projet professionnel). Une attention particulière est portée à l'identification de modèles d'action parmi la variété des modalités d'accompagnement et de partenariats mobilisés dans le cadre de l'expérimentation.

7. Pour des raisons pratiques, seuls les projets intégrant plus de 100 bénéficiaires, soit un peu plus de la moitié des porteurs de projets, ont fait l'objet de cette évaluation d'impact.

Six sites font ainsi l'objet d'une étude approfondie, qui ont été choisis afin de représenter des situations différentes : porteurs de projets de statuts différents, territoires urbains, rurbains et ruraux, projets mettant en avant des « philosophies » différentes, en termes de ciblage des publics, de modalités d'accompagnement mises en œuvre, de contrepartie demandée aux jeunes. Sur chaque site, la méthodologie consistera à mener des entretiens avec les porteurs de projet, les prescripteurs, les auto-écoles, les partenaires institutionnels (collectivités locales ou services déconcentrés de l'Etat associés au projet) et les bénéficiaires. Les entretiens seront complétés par des observations sur site et par la collecte d'indicateurs chiffrés sur les projets.

4. CALENDRIER DES PROJETS ET DES RÉSULTATS

La liste mentionne le numéro du projet, son titre et son porteur.
L'ensemble des projets fait l'objet d'une évaluation nationale menée par la fédération de recherche du CNRS « Travail, Emploi et Politiques Publiques » (TEPP) d'une part (évaluation d'impact, méthodes quantitatives), et le cabinet ASDO Études d'autre part (évaluation qualitative portant sur un échantillon de projets). Les rapports finaux seront rendus le 30 juin 2012.

- APPC 006, « Dispositif de soutien et d'accompagnement à la formation au permis de conduire », Mission locale de Cornouaille.
- APPC 008, « Permis citoyen de la route », Mission locale des Hautes Terres.
- APPC 010, « Accompagnement au permis de conduire pour des jeunes en difficulté d'apprentissage des savoirs de base et/ou primo arrivant », GIP insertion 05 - mission jeunes 05.
- APPC 011, « Dispositif permanent auto école sociale », PLIE de l'Audomarois.
- APPC 015, « Un permis pour l'avenir au sein de l'auto-école associative A.P.S.R », APSR Auto-école associative.
- APPC 016, « Permis… Un mode d'emploi vers l'avenir », Foyer du Jeune Travailleur de Tulle.
- APPC 017, « Formation au permis de conduire et à la sécurité routière », Mission locale du Pays d'Auray.
- APPC 018, « Permis de conduire pour l'emploi », Association École Plus Auto.
- APPC 021, « Permis de conduire et bénévolat comme outils pour lever des freins à l'emploi », Ville de Dijon.
- APPC 022, « En route pour l'insertion », Mission locale de l'Auxerrois.
- APPC 023, « Booster l'insertion professionnelle de jeune en difficulté par l'obtention du permis de conduire », Mission locale d'Angoulême.
- APPC 024, « Ticket Permis Jeune en Action », Club Omnisports Dillon Sainte-Thérèse.
- APPC 027, « Trans Rural Auto École », Mission locale rurale du Grand plateau Picard.
- APPC 029, « Extension territoriale de l'auto-école sociale Ouest Côtes d'Armor », Mobilité Association Ouest Côtes d'Armor.
- APPC 030, « Aide départementale au permis de conduire en faveur des jeunes de 18 à 25 ans », Conseil général de Charente-Maritime.
- APPC 032, « Dispositifs d'aides au permis de conduire », Maison de l'emploi de Parthenay et de Gâtine.
- APPC 037, « 100 permis pour 100 jeunes en Dordogne », Mission locale du Périgord noir.
- APPC 040, « Une bourse pour le permis. Assurer l'avenir et l'autonomie des jeunes en Limousin », Association régionale des Missions locales et PAIO du Limousin.
- APPC 042, « Un sésame pour l'emploi », Association Mobilex.
- APPC 045, « Des permis pour réussir, optimiser les moyens d'intervention des acteurs du COM Insertion Jeunes », Association régionale des Missions locales d'Aquitaine.
- APPC 046, « Un permis pour l'avenir », La ferme du Major (Raismes).

- APPC 049, « Gidari », Mission locale Avenir jeunes Pays Basque.
- APPC 050, « J'apprends à conduire citoyen », Mission locale du Comtat Venaissin.
- APPC 052, « 300 jeunes du Loiret en AUTOnomie », Mission locale d'Orléans.
- APPC 053, « En route vers l'emploi - Hauts de Seine », Solidarité et jalons pour le travail.
- APPC 054, « Pôle mobilité mission locale du secteur de Cournon Billom », Mission locale du secteur de Cournon Billom.
- APPC 056, « Mobil'jeunes solidarité », Sauvegarde 95.
- APPC 058, « Permis de conduire pour l'emploi », PIJE-ADSEA 77.
- APPC 062, « 100 permis pour réussir, sans permis pour réussir », Passerel point jeunes Service du PRADO.
- APPC 065, « Permis de travailler pour 1 000 jeunes Rhônalpins », URML de Rhône-Alpes.
- APPC 069, « Mobilité Emploi », Groupe FACEM.
- APPC 070, « Permis Sport Emploi », Solidarité et Jalons pour le Travail.
- APPC 072, « Favoriser la mobilité et l'accès à un permis citoyen », URHAJ Bretagne.
- APPC 073, « Conduite Citoyenne », ECF Centre Ouest Atlantique.
- APPC 075, « Un permis, une action civique », Maison de l'Emploi et de la Formation en pays Beaujolais.
- APPC 076, « Passeport mobilité – insertion », CCAS Aulnoy.
- APPC 077, « Pour une meilleure insertion et autonomie, décrochez le permis ! », BIJ Perpignan.
- APPC 078, « Bénévole, citoyen, passeport pour l'emploi c'est permis ! », ARML Nord-Pas-de-Calais/C2RP.
- APPC 080, « Accompagner des jeunes demandeurs d'emploi vers l'obtention du permis B », Mission locale du bassin d'emploi du grand Besançon.
- APPC 081, « Pilote ta vie », Mission communale Actions Jeunes de La Seyne-sur-Mer.
- APPC 082, « Un permis pour s'en sortir », Passerelles-Insertion.
- APPC 083, « Permis pour réussir en Côte-d'Or », Conseil général de Côte-d'Or.
- APPC 085, « Accès au permis de conduire pour des jeunes de milieux modestes afin de réussir leur insertion sociale et professionnelle », AFODIL.
- APPC 086, « Mobilité jeunes », EIPF Don Bosco.
- APPC 087, « Laisser passer », Mission locale des jeunes du bocage.
- APPC 091, « Conduire sa vie avec son permis », Association départementale pupilles de l'enseignement public de la Nièvre.
- APPC 093, « Un permis pour l'emploi », Mobilité Pour l'Emploi.
- APPC 094, « 1 000 permis de conduire « Jeunes » pour être mobile, citoyen et engagé sur l'avenir », ARML Midi-Pyrénées.
- APPC 097, « Pole position 93 - Un permis pour réussir », Mission locale de Bondy.
- APPC 101, « Mobilité pour l'insertion et l'emploi », Solidarité et Jalons pour le Travail.
- APPC 103, « Permis pour réussir », ARML de Haute Normandie.
- APPC 104, « Actions collectives et intensives de formation au permis de conduire », Conseil général de l'Essonne.
- APPC 105, « En voiture pour l'emploi », Mission locale de Rambouillet.
- APPC 106, « 80 permis pour réussir en Haute Provence », Action pour la mobilité vers l'emploi.
- APPC 108, « Aide à la mobilité professionnelle par le cofinancement du permis B », Mission locale de l'agglomération mancelle.
- APPC 109, « Se déplacer en Centre Bretagne Mobi'pass Une solution globale pour demain », ADALEA.
- APPC 110, « Mobilité jeunes TH », FIT Clermont-Ferrand.
- APPC 111, « Permis pour l'emploi 43 », FIT Clermont-Ferrand.